Nr 5
19·III·35

LOT POLSKI

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

50 GROSZY



W dniu Imienin Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego, Wskrzesiciela Niepodległości Ojczyzny i Wodza Narodu, wszystkie serca polskie zabiją głośniej i żywiej uczuciem wdzięczności i miłości.

Cała Polska, jak długa i szeroka, starać się będzie wyrazić swe życzenia dla Najdostojniejszego Solenizanta w sposób radosny, serdeczny i uroczysty.

Z Świątyń Pańskich popłyną do Stwórcy Świata żarliwe modły o jaknajdłuższe lata zdrowia i pomyślności dla Wielkiego Sternika korabia Rzeczypospolitej, który go prowadzi pewną i silną dłonią poprzez niebezpieczne odmęty i rafy kryzysu politycznego i gospodarczego ku jasnej i spokojnej przyszłości.

W licznem gronie delegacyj społecznych, spieszących z życzeniami do wrót Belwederu, niebraknie i nas Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — aby w imieniu blizko półtora miljonowej rzeszy członków z całej Polski, złożyć umiłowanemu przez cały Naród Solenizantowi gorące, serdeczne i szczere życzenia, oraz zameldować, że idziemy według Jego wielkich haseł i wskazań.

Owiani miłością Ojczyzny i prowadzeni genjalnemi wskazaniami Marszałka, idziemy w zgodnym rytmie rozwojowym stale naprzód, aby swą pracą, wysiłkiem i poświęceniem przyczynić się do budowy potężnego, mocarstwowego Państwa, stawianego rękami Wielkiego Budowniczego Polski Niepodległej.

Przejęci wdzięcznością i miłością dla swego Wodza, w dniu Jego Imienin wznosimy razem z całą Polską:

MARSZAŁEK POLSKI, JÓZEF PIŁSUDSKI,
Pierwszy Członek Honorowy L. O. P. P.

N I E C H Ż Y J E !



W dniu św. Józefa, obchodzonym uroczyście w całej Polsce, z racji imienin Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, delegacje wszystkich stanów i zawodów z całego kraju składają w Belwederze, dorocznym zwyczajem, życzenia i pamiątki imieninowe Najdostojniejszemu Solenizantowi.

W roku bieżącym Zarząd Główny L. O. P. P. złoży swemu Pierwszemu Członkowi Honorowemu, oprócz życzeń, skromną pamiątkę, będącą wyrazem naszych sukcesów w dziedzinie lotniczej, do których wybitnie przyczyniła się L. O. P. P. dużem poparciem finansowem i moralnem, zorganizowanego w jego szeregu społeczeństwa.

Jak widzimy z ilustracji, kompozycja wykonana wbronzie przedstawia nasz zwycięski samolot R.W.D.-9 nad globem ziemskim, na którego czołowej ścianie znajduje się zarys Europy i Afryki z wytkniętą trasą Challenge'u. Po bokach postumentu znajdują się plakietki przedstawiające: Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, ufundowane przez L. O. P. P., w których powstały samoloty „R.W.D.", oraz szereg symbolicznych rysunków, obrazujących działalność Ligi, w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Całość wykonana solidnie, starannie i artystycznie, robi bardzo miłe wrażenie.

Pamiątka ta wyróżni się niewątpliwie z pośród szeregu innych swą prostotą, smakiem artystycznym i charakterem symbolu.

Cóż on symbolizuje?

Bezpośrednio symbolizuje rozwój lotnictwa polskiego, którego skrzydła sięgnęły już po zwycięskie laury nietylko nad Europą, ale i Azją, Afryką i Ameryką, nabierając znaczenia światowego.

Pośrednio jest to wyraz prac i wysiłków L.O.P.P.-u w dziedzinie popierania lotnictwa polskiego, we wszystkich jego dziedzinach, oraz w tworzeniu obrony powietrznej i przeciwlotniczo-gazowej Kraju.

Rozwój lotnictwa w Polsce, a specjalnie szybownictwa i lotnictwa sportowo-turystycznego, wreszcie stan obrony przeciwlotniczo-gazowej ludności cywilnej łączy się ściśle z rozwojem, zasobnością, sprawnością i siłą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Liga była uprawniona do zaprezentowania swego rozwoju, zresztą o tem mówią cyfry, a oto one:

rok 1933 — członków 880.379, budżet 3.800.000 zł.; rok 1934 — członków 1.061.948, budżet 5.000.000 zł.; rok 1935 (na 1.I.1935) — członków 1.250.485, budżet 7.100.000 zł. (Bierzemy rok 1933 jako początkowy, albowiem był to okres przełomowy, wtedy nastąpiła reorganizacja towarzystwa, wybór nowego Zarządu z gen. dyw. inż. L. Berbeckim na czele, zmiana statutu, „Wyższa użyteczność", usprawnienie administracji i t. d.).

Oprócz cyfr tu podanych, L.O.P.P. zebrała przy pomocy stworzonych przez siebie i ściśle z Zarządem Głównym L. O. P. P. związanych organizacji, następujące sumy:

— Komitet „Żwirki i Wigury" przy Zarządzie Gł. L. O. P. P. zebrał w 1933 i 1934 r. na Challange i finansowanie lotnictwa sportowego 1.005.027 zł. Na dalszą rozbudowę szybownictwa i lotnictwa sportowego przewiduje w 1935 r. zebranie 829.500 zł.

— Komitet Kół Kobiecych L. O. P. P. zebrał dotychczas na budowę domu L. O. P. P., w którym się będzie mieścić szkoła obrony przeciwlotniczo-gazowej, 240.000 zł.

Cyfry te mówią same za siebie. Liczba członków L.O.P.P. stale wzrasta, można się więc spodziewać, że w 1935 r. wzrośnie do półtora miljona, dzięki celowej i rozumnej akcji propagandowo-uświadamiającej.

W tych warunkach jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że ten skromny upominek, jaki Zarząd Gł. L. O. P. P. ma zaszczyt złożyć Panu Marszałkowi w dniu Jego Imienin, nabiera dla naszej organizacji specjalnego znaczenia, jako symbol wysiłków i zasług położonych przez L. O. P. P. dla rozwoju lotnictwa, oraz obrony powietrznej i przeciwgazowej w Polsce.

JAK MALOWAŁEM PORTRET MARSZAŁKA

Rektor Akademji Sztuk Pięknych, prof. Tedeusz Pruszkowski, nie tylko znany i ceniony jako wielki Artysta, twórca własnego kierunku w nowoczesnem malarstwie, lecz również cieszący się popularnością w całem lotnictwie pilot sportowy, zechciał nam nadesłać kilka poniżej wydrukowanych słów.

Fotografję portretu Marszałka, pendzla prof. Pruszkowskiego, umieściliśmy na okładce niniejszego numeru.

(Redakcja)



Rektor Akademji prof. Tadeusz Pruszkowski w pracowni.

Mam odpowiedzieć na pytanie „Lotu Polskiego" jak malowałem portret Marszałka. Odpowiedzieć pozornie łatwo, a jednak trudno naprawdę. Głównie dlatego, że artyści nie lubią się spowiadać ze swoich kuchennych zmartwień. Opowiadać o trudnościach zadania, rzecz niezbyt miła, przyznawać się do niezadowolenia z dokonanej pracy (co przeważnie ma miejsce) znaczy to, deprecjonować własne dzieło lub też wyrobić sobie opinję człeka fałszywie skromnego. Nie mogę odmówić redakcji kilku słów spowiedzi, uczynię to jednak możliwie ostrożnie w obawie przed wyżej wzmiankowanemi konsekwencjami.

1. Portret malowałem, posiłkując się ołówkowym szkicem, wykonanym w parę minut w roku 1916 na Wołyniu, a więc prawie na tle wspomnienia ówczesnego o Marszałku. Marszałek nie pozuje do portretu nikomu obecnie. Ostatni raz, o ile się nie mylę, pozował przeszło dziesięć lat temu, Krzyżanowskiemu. Malowanie prawie z pamięci, oto pierwsza trudność.
2. Portret Marszałka robiony był dla wydziału medycznego Uniwersytetu Warszawskiego, ofiarowany temuż wydziałowi przez podchorążych sanitarnych (może nazwa nie ścisła). Patronował w tej sprawie p. generał Kołłątaj Srzednicki.
3. Namalowałem Marszałka bez odznak i z profilu, przepasanego na bekieszy tylko szarfą Virtutu Militari.

Bez odznak dlatego, że najsilniej do mej wyobraźni przemawia postać Marszałka w najbardziej uproszczonem ubraniu bez tych wszystkich efektów, które odrywają uwagę widza od rzeczy głównej, jaką jest wyraz mocnej niesłychanie głowy o potężnej dolnej szczęce. Dla tej szczęki właśnie malowałem Marszałka z profilu. Rysunek tej szczęki podkreśla bowiem cechę najważniejszą wewnętrzną Marszałka, niezłomną wolę mianowicie. Starałem się w ujęciu zachować wszystkie cechy, tyle razy przezemnie w swoim czasie obserwowane, cechy Komendanta.

Prof. Pruszkowski przy swoim samolocie.



Czy zrobiłem to dobrze, czy źle, nie wiem. Wiem natomiast z pewnością, że chciałbym znacznie lepiej.

Jeszcze słowo o znaczeniu portretów. Moim zdaniem portrety to najbardziej autentyczne dokumenty historyczne każdej epoki. Foto i kino nie wypełnią zadania. Brak im możności syntentyzowania.

14.III.35.

T. Pruszkowski.



WSPÓŁPRACA SAMOLOTOWO-KOLEJOWA

Często bywa powtarzana opinja, że lotnictwo stanowi konkurencję dla kolei, że w miarę swego rozwoju będzie ono konkurentem coraz groźniejszym. Zdanie tego rodzaju jest z gruntu fałszywe. Z jednej strony bowiem samolot doby dzisiejszej ze względu na swoją szczupłą pojemność nie może konkurować z koleją pod względem masowego przewozu, z drugiej zaś koleje z natury rzeczy nie mogą konkurować z samolotem pod względem szybkości przewozu na odleglejszych szlakach. Taki stan jest dzisiaj, a co przyniesie nam dzień jutrzejszy, trudno przewidzieć.

Wprowadzenie lotnictwa do komunikacji i oddanie na użytek ludzkości dróg powietrznych obok dróg lądowych i wodnych musi naturalnie wywrzeć duży wpływ na komunikację jako taką. Wpływem tym jednak to nie jest konkurencja w ścisłem znaczeniu tego słowa, a tylko specjalizacja poszczególnych środków lokomocji. Polega ona, na zwolna krystalizującym się, rozgraniczeniu terenów pracy między poszczególne rodzaje lokomocji. I tak, podczas gdy komunikacja lądowa jest i pozostanie zapewne jeszcze przez długi czas, bezkonkurencyjnym środkiem lokomocji między dwoma ośrodkami stosunkowo blisko od siebie położonemi (o kilkaset kilometrów), oraz wraz z komunikacją wodną na dalekich przestrzeniach, jeżeli będzie się rozchodziło o transport nie wymagający pośpiechu — to komunikacja lotnicza obejmuje wyłączność przewozu na dalekich przestrzeniach i na krótkich wówczas, kiedy szybkość transportu będzie odgrywała ważną rolę. Nie można wreszcie zapominać o tem, że przewóz towarów, który dzisiaj przysparza kolejom około 70 proc. ogólnych wpływów, w komunikacji lotniczej odgrywa rolę drugorzędną, pozostawiając pierwszeństwo poczcie i pasażerom. Już kilka tych uwag pozwala stwierdzić, że w obecnym stanie rzeczy nietylko nie może być mowy o konkurencji lotnictwa z kolejnictwem i innemi środkami lokomocji, ale przeciwnie, o zgodnej współpracy między niemi i wzajemnem uzupełnieniu się ich. Współpraca taka zarysowuje się coraz wyraźniej. Od dawna wprowadziła zagranica kombinowane połączenia samolotowo-okrętowe dla przewozu poczty oraz samolotowo-kolejowe dla przewozu poczty i towarów. W Polsce dotychczas od wielu lat istniały tylko połączenia kombinowane lotniczo-kolejowe dla przewozu poczty, a obecnie po raz pierwszy wprowadzono ścisłą współpracę lotniczo-kolejową dla przewozu pasażerów. Inowację tę zaprowadzono mianowicie z końcem ub. r. między Warszawą a Zakopanem i Rabką. Inicjatorem jej było Ministerstwo Komunikacji, kierujące, jak wiadomo, zarówno komunikacją kolejową, jak i samolotową, dążąc do jak najściślejszego skoordynowania samolotu z koleją i utworzenie dzięki temu najszybszego połączenia komunikacyjnego. Wprowadzenie w życie tej inowacji skróciło czas podróży z Warszawy do Zakopanego z godz. 10 m. 27 (najszybszy pociąg!) do godz. 4 m. 38.

Przykład ten najlepiej dowodzi, jak bardzo jest celowem rozwijanie współpracy lotniczo-lądowej i jak poważne, dzięki niej można osiągać przyśpieszenia w przewozie. Pod tym kątem widzenia też ustalony został letni rozkład lotów P. L. L. „LOT", który wejdzie w życie z dniem 1-go kwietnia b. r. Dzięki uzgodnieniu go z kolejowym rozkładem jazdy będzie można odbywać kombinowane podróże samol. kolejowe bez straty czasu (np. podróż z Warszawy do Lwowa samolotem, stamtąd natychmiast pociągiem dalej do Zaleszczyk).

Powracając do eksperymentu wprowadzonego na linji Warszawa — Zakopane podkreślić należy, że to nowe połączenie samolotowo-kolejowe cieszy się ogromnem powodzeniem i wszystkie miejsca zajmowane są na wiele dni naprzód. Połączenie to czynne jest w soboty i w dnie przedświąteczne, przyczem podróż lotniczo-kolejowa z Warszawy do Zakopanego trwa od godz. 13.30 do godz. 18.08, bilet zaś na taką podróż kombinowaną kosztuje zł. 40.—, czyli mniej niż bilet kolejowy II klasy poc. pośp., który kosztuje zł. 42.80.

Przewóz lotniczo-lądowy oparty został w danym wypadku na następującej organizacji:

Pasażerowie zbierają się w Warszawie na 20 minut przed odlotem samolotu w Biurze P. L. L. „LOT", położonem w centrum miasta (Al. Jerozolimskie 35), skąd odwozi ich bezpłatnie autobus P. L. L. „LOT" do portu lotniczego. Tam oczekuje ich gotowy do startu samolot i przewozi do Krakowa w ciągu 1 i pół godziny. Na lotnisku krakowskiem pasażerowie przesiadają się do autobusu P. L. L. „LOT", którym jadą na dworzec kolejowy i natychmiast odjeżdżają dalej lux-torpedą.

J. W.



Co-gdzie-i kiedy?

(Wiadomości z kraju).

19 marzec — lotnisko na Okęciu — dar podoficerów lotników — balon „Legjonowo" — Wojskowa Wytwórnia Balonowa — Profesor Piccard — wyżej! — medale i dyplomy — punkt dla drużyn odkażających — w Berlinie, w Tel-Aviv'ie i Helladzie — Air France w kinie — Skarżyński nad Giewontem — egzaminy dla załóg — nowy rozkład Linij Lotniczych.

Chociaż uczono nas wszystkich, że kalendarzowa wiosna rozpoczyna się dopiero 22 b. m., jednak ta prawda w życiu 32 miljonów ludzi osiadłych gdzieś między 48 a 56° szerokości, oraz 15 a 28° długości geograficznej — niema, prawdę rzekłszy, praktycznego znaczenia.

Natomiast pierwszym prawdziwie wiosennym dniem jest rok rocznie — 19 marzec.

W tym roku będzie to dzień świętowany przez lotnictwo polskie uroczyściej jeszcze, niż zwykle. Na wojskowym lotnisku stolicy zostaje odsłonięty pomnik ku czci Wodza, Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Samo lotnisko zostaje również „ochrzczone" Jego Imieniem.

Podoficerowie lotnictwa wykonali nadzwyczaj precyzyjny i ładny model dwusilnikowego samolotu komunikacyjnego i niosą tę swoją pracę, jako prezent imieninowy do Belwederu.

Oddziały wojskowe i przysposobienia, kluby, zakłady, warsztaty, związki — wszyscy i każdy starają się przypomnieć, że pamiętają o hołdzie, należnym Temu, kto rozkazał abyśmy ufni we własne siły stali się mocarstwem o potężnych skrzydłach.

Ci, którzy wzbijają się na wyżyny podniebne, choć skrzydeł nie mają, również starają się o uświetnienie uroczystości dnia. Mówię w danym wypadku nie o marzycielach, lecz o balonowcach. Im to zawdzięczać będzie Warszawa, gdy poraz pierwszy zobaczy jak z serca miasta podczas zmiany warty wzleci ku górze kulisty balon „Legjonowo". Ten sam popielaty, co podczas ostatnich zawodów o puhar Gordon-Benneta wiózł pocztę. Pilotować ma mjr. inż. Mazurek, kierownik Wytwórni Balonowej.

Tu muszę, i to nie w nawiasie przypomnieć, że Wojskowa Wytwórnia Balonowa wyrabia nietylko balony wszelakiego rodzaju, lecz również szyje spadochrony dla lotnictwa. To też w najbliższej przyszłości uzupełni ona zapewne swój tytuł oficjalny słowami „i Spadochronowa".

Spadochrony szyte w Polsce według licencji angielskiej (Irvin) w niczem nie ustępują swoim pierwowzorom, stosowanym dziś na całym świecie, zaś balony są wogóle bezkonkurencyjne. Zapewne, zawdzięczając temu, wkrótce nastąpi zapowiedziany przyjazd do Polski zdobywcy stratosfery prof. Piccarda.

Być może, że nasi aeronauci też niezadługo pokuszą się o przekroczenie troposfery. Nic podobno jeszcze nie wiadomo, kiedy kto i jak... Gdyby się ktoś jednak nie bał posądzenia o niedyskrecję, zapewne wymieniłby nazwiska kpt. Burzyńskiego oraz por. Wysockiego i westchnąłby o odpowiednią pogodę we wtorek. Nie osiągną być może stratosfery, jednak pokusić się o pobicie polskiego rekordu wysokości nie zaszkodzi.

Ja osobiście o tem, co będzie boję się pisać i uważam, że pewnem jest tylko to, co już zostało dokonane. Np. rozdanie medali i dyplomów L. O. P. P. dla zwycięzców i współtwórców zwycięstwa w Challenge'u i Gordon-Bennecie roku ubiegłego. To było, to widziałem, to jest pewne. Pewne, jak fakt, że Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zawsze pamiętała i pamięta o tych, co nie zawiedli pokładanych w nich nadziei. O wszystkich, co nie zmarnowali złożonego w ich ręce grosza publicznego. O jednostkach, których zbiorowy wysiłek spowodował zwycięstwo.

Lista nagrodzonych medalami jest zbyt długa, by ją w tem miejscu przytoczyć. Jest jednak w miarę krótka, gdy się zważy, jak olbrzymi wysiłek i ilu ludzi dopomogło do rozsławienia polskiego lotnictwa w roku 1934. Otrzymali pamiątkowe medale konstruktorzy samolotów, silników i balonów, delegacje pracowników lotnictwa, zawodnicy, oddziały macierzyste zwycięzców, Aeroklub, pisma, co zbierały składki, wreszcie fundatorzy samolotów. Tu ośmielę się przypomnieć, że fotografje medali podawał „Lot i o. p. l. g. Polski" w Nr. 1-ym r. b. Tu zaś, umieściliśmy u dołu fragmenty z uroczystości. Jeśli wśród naszych Czytelników znajdzie się ktoś mało obeznany z codzienną pracą Ligi, być może na podstawie mego artykuliku wyrobiłby sobie niesłuszne zdanie, że praca ogranicza się tylko do wielkich wysiłków Centralnych Władz L.O.P.P., zaś koła, poza płaceniem składek robią zbyt mało. Takie zdanie krzywdziłoby komórki organizacyjne Ligi. Jeżeli kto kiedykolwiek tak pomyślał, niech rzuci sam w siebie kamieniem, a okiem niech rzuca częściej na wiadomości z terenu. Tam w krótkich telegraficznych notatkach podajemy wiadomości o pracy Okręgów, Obwodów i Kół. Niema dnia, by nie przychodziły do Redakcji listy o tem, co się dzieje w stolicy i na prowincji. Coprawda niektóre Koła żądają od nas więcej niż dać możemy, np. czasem chcą, by z każdej drobnej imprezy zamieścić fotografję, listę imienną gospodarzy i gości a czasem i przemówienia. Za to inne są nieraz zbyt skromne i nie starają się rozgłaszać niektórych swoich poczynań, ciekawych dla ogółu i godnych naśladowania. Tak np. Koło L. O. P. P. Nr. 463 (Instruktorek Obrony Przeciwgazowej) z prezeską p. Wysłouch-Zawadzką na czele, 10 marca poświęciło pierwszy w Warszawie wzorowy punkt dla drużyn odkażających z nowoczesnemi urządzeniami i kąpieliskiem. Fundusze na przerobienie starej zapuszczonej piwnicy na schron zebrano własnemi siłami. Sąsiedzi nasi również nie zapominają o tych i temu podobnych zagadnieniach. W Berlinie np. na 19-go i 20-go marca zapowiedziano wielkie ćwiczenia obrony przeciwlotniczej. Zobaczymy, jak zostaną przeprowadzone; faktem jest jednak, że cała ludność już teraz przygotowuje się do tego egzaminu gotowości bardzo poważnie.

Nie jesteśmy i my malemi dziećmi, by nam musiano przypominać, że dziś każdy szykuje się do obrony (ale nikt nie mówi „wojna", lecz „obrona"). Nawet żydzi, cieszący się dobrobytem w Tel-Aviv'ie, patrzą na demonstrowane podczas pierwszej makabjady modele, jak na zalążek, z którego wyrosną z czasem samoloty nietylko do użytku sportowego.

Powstańcy greccy na własnej skórze przekonali się praktycznie o wartości lotnictwa wojskowego wogóle, a sąsiedzkiego w szczególe.

Ale poco mówić o wojnie? O ile będziemy do niej naprawdę przygotowani, możemy żyć długie lata w pokoju. Pokojowe lotnictwo jest piękne. I jako sport i jako komunikacja. Pokazało to nam Towarzystwo Air France, demonstrując 12-go film ze swej linji transatlantyckiej. Widzowie byli poprostu olśnieni bogactwem widoków i wrażeń lotniczych.

Mimowoli ciśnie się do głowy pytanie: czy życie bez latania można nazwać wogóle życiem?

O Air France napiszemy jeszcze. A o lataniu? Też chyba już w następnym numerze. Teraz, jak już mówiliśmy mamy przedwiośnie. Niekażdy jest Skarżyńskim, by jak on co dzień nad Zakopanem kąpać się wraz ze swoją własną RWD-5 w mroźnym, górskim powietrzu. Pewnie, że niekażdy. Ale wogóle latać każdy może. I jeśli tylko bardzo chce, to będzie. 10, 11 i 12 kwietnia są nawet w Ministerstwie Komunikacji egzaminy dla kandydatów dla członków załogi statków powietrznych, a Linje Lotnicze „Lot" mają już od pierwszego kwietnia nowy rozkład. Przytaczamy go nawet w tym numerze.

7. 13.

Dnia 11 marca roku bieżącego w sali Okręgu Stołecznego LOPP nastąpiło uroczyste wręczenie medali i dyplomów pamiątkowych Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zwycięzcom i współtwórcom zwycięstw Challenge'u i zawodów balonowych o puchar Gordon-Bennet'a Rozdania nagród w obecności V-Min. Komunikacji, inż. Juljana Piaseckiego, dokonał Prezes Zarz. Gł. LOPP gen. dyw. inż. Leon Berbecki.





ZE ŚWIATA

Znany skoczek spadochronowy p. John Tranum, który już wielokrotnie skakał z samolotów, z dużej wysokości. Jego dążeniem było pobijanie własnych rekordów. Na zdjęciu widzimy go podczas treningu w Kopenhadze. (1).



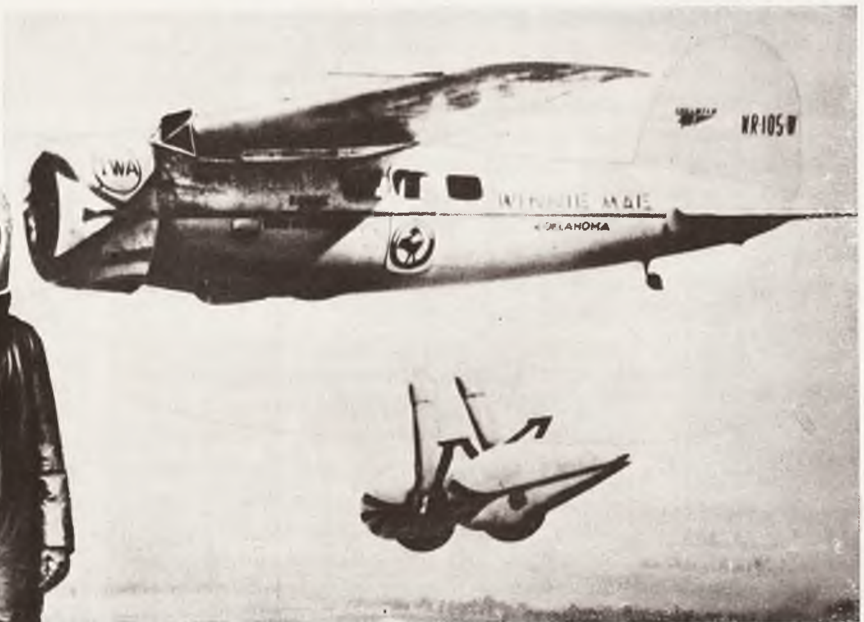
2



1

3





Lotnik amerykański Willy Post robi wszystko, ażeby ustanowić nowy rekord przelotu nad kontynentem Ameryki. W tym celu zamierza on odbyć lot w stratosferze, i dla zmniejszenia wagi i szkodliwych oporów odrzuca podwozie po starcie. Na zdjęciu — moment odrzucenia podwozia podczas prób. (2)

Ppułkownik Emilio Herrera z lotnictwa hiszpańskiego, czyni ostatnie przygotowania do lotu w stratosferę. P. pułk. Herrera odbędzie lot nie w hermetycznej gondoli, a w zwykłym koszu, jednakże dla zabezpieczenia się od szkodliwego działania niskich temperatur, ciśnienia i t. p. stosuje bardzo pomysłowo skonstruowany skafander wykonany przez warsztaty lotnicze hiszpańskiej armji w Guadalajava. Na zdjęciu widzimy aeronautę w jego ubiorze łącznie z hełmem. (3)

*

Lotnicy Pangborn i Turner znani ze swego udziału w wyścigu Londyn — Australja, przygotowują się do lotu naokoło świata. zamierzają startować w miesiącu lipcu b. r. Lotnicy ci twierdzą, że będą w stanie dokonać tego lotu w czasie nieprzekraczającym 5-ciu dni.

Italskie Ministerstwo Lotnictwa, dążąc do jaknajwydatniejszego rozwoju lotnictwa sportowego, uchwaliło subsydjum dla lotnictwa w wysokości 2 miljonów lirów na jeden rok. Z kwoty tej będzie pokrywane 50% ceny kupna samolotu turystycznego.

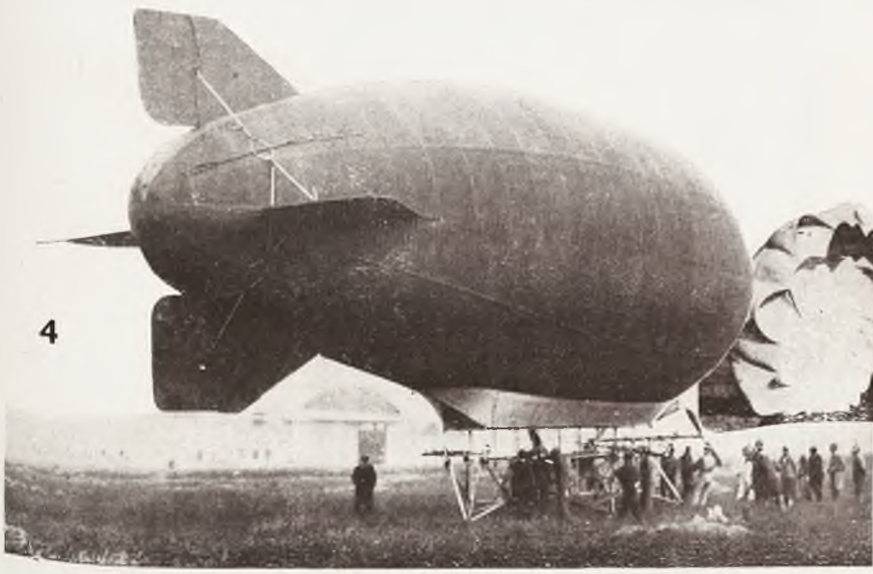
*

We Francji odbyły się próby z nowym typem sterowca, konstrukcji p. Oemichen'a, umożliwiającym, wrazie potrzeby, utrzymanie się w powietrzu nieruchomo. (4)

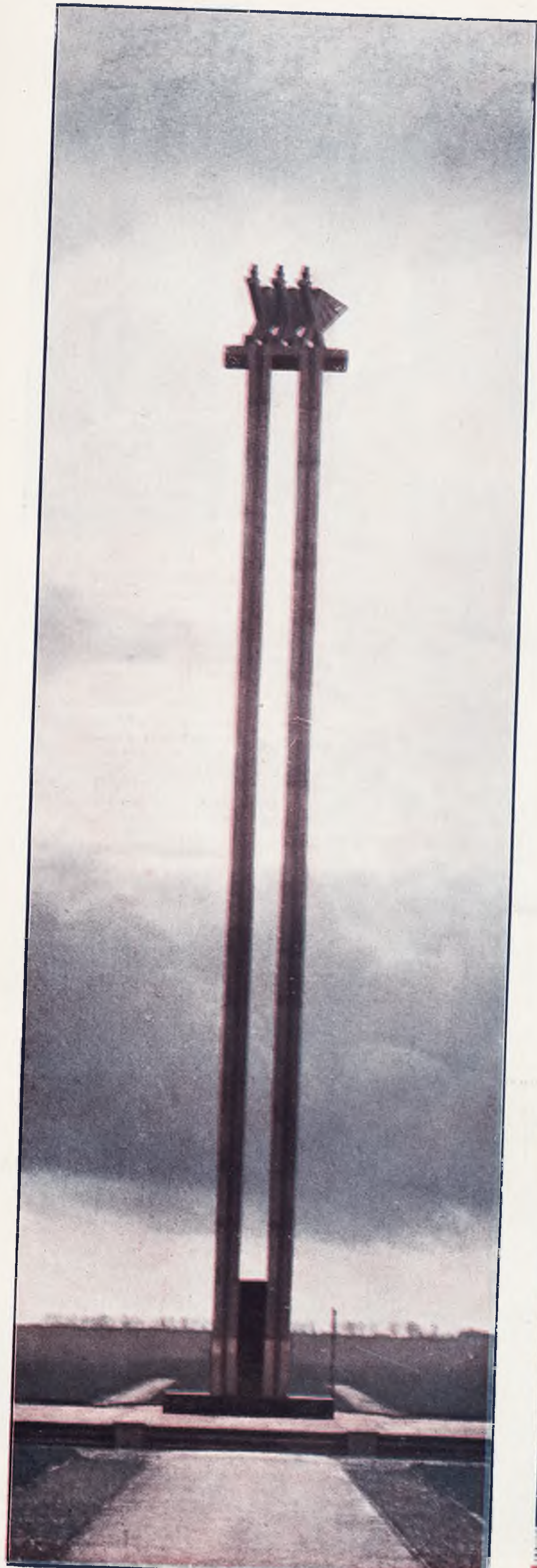
5



4



Pan Herbert Mac Clellan z Los Angelos w Kalifornji skonstruował bardzo pomysłowy spadochron dla samolotu. Na zdjęciu właśnie widzimy spadochron tego typu podczas prób z modelem samolotu. (5).



MARSZAŁKOWI POLS[KI]
1SZY PUŁK LOTNICZY

W dniu 18 marca b. r. wieczorem 1-szy pułk lotniczy na Okęciu obchodzi podniosłą uroczystość, łączącą się z osobą Twórcy Niepodległości Polski.

Na przepięknem i nowoczesnem lotnisku wojskowem imienia Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego odbędzie się odsłonięcie pomnika ku Jego czci.

Odsłonięcia pomnika dokona gen. dyw. Gustaw Orlicz - Dreszer, w towarzystwie gen. bryg. pil. inż. L. Rayskiego, zaproszonych gości ze świata wojskowego, politycznego i samorządowego, organizacyj i stowarzyszeń, oraz zebranego w komplecie pułku lotniczego.

Pomnik znajduje się na reprezentacyjnem miejscu pułku, pomiędzy bramą wjazdową a wylotem lotniska, otoczony pięknym, świeżo założonym parkiem.

Z płaskiej podstawy pomnika wznoszą się w górę dwa smukłe słupy. W górze z głowicy słupów zrywają się do lotu trzy orły, godło 1 p. lotn. W dole skromna tablica z napisem: Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu — 1 pułk lotniczy.

Słupy wznoszą się w górę na 20 mtr., nad niemi orły na półtora metra.

Orły umieszczone na głowicy, wzorowane były na odznace pułkowej, przyznawanej oficerom i szeregowym pułku za nieskazitelną służbę w jego szeregach, podczas wojny i pokoju.

Inicjatywa wzniesienia pomnika ku czci Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego wyszła od Korpusu oficerskiego i podoficerskiego 1 pułku lotniczego, z jego dowódcą płk. pil. Władysławem Kalkusem na czele, jako wyraz wdzięczności, miłości i przywiązania serc żołnierskich dla zwycięskiego Wodza, Twórcy Armji [...]lej i Lotnictwa Polskiego, Budown[...] Niepodległej Ojczyzny.

Przepiękne, olbrzymie, wspa[...] zabudowane i wyposażone lotni[...] dno z najlepszych w Europie jest wy[...] tro- ski i opieki, jaką Wódz Armji p[...]ej darzy lotnictwo i jego rozwój.

Wspaniały warsztat pracy, [...] którego murach i na którego rozległe[...] lotniska będą się kształcić liczne pokolen[...] młodych lotników, wywołuje podziw i za[...]t nie tylko u swoich, lecz i u obcych.

Słuszna też duma i radość [...] serca lotnicze, ale jeszcze słuszn[...] jest uczucie wdzięczności, jakie prz[...] żołnierskie serca dla umiłowanego [...] za dostarczenie lotnictwu tak idea[...] warunków pracy, jakiemi zapewne [...] kto rozporządza.

Ale praca lotnicza jest też cięż[...] ofiarna i niebezpieczna, tembardziej [...] dzię- ki warunkom, jakie stwarza lo[...] na Okęciu, będzie wydajniejsza, lep[...] i postawiona na jaknajwyższym po[...]e.

Lotnicy nasi, wdzięczni Ma[...]łkowi, nie zawiodą Jego zaufania, lecz [...]ywnie, z tem większą ofiarnością, sum[...]ością i poświęceniem będą się wywi[...]ać ze swych obowiązków, doskonaląc [...]ami i szkoląc nowe zastępy młodych po[...]ń lotniczych w myśl haseł i wska[...]swego Wodza.

Pomnik jest istotnie piękny, [...]omny, choć oryginalny, pozbyty banal[...], ma coś w sobie pociągającego oczy [...]ca ku górze, ku błękitom nieba, ku prze[...]rzom, dostępnym orłom i lotnikom.

W jego prostej i smukłej form[...] z orłami na szczycie, gotującemi si[...] lotu, odbija się cały symbol czasu, wzniosłości, dumy i skromności zarazem, oraz odwagi i gotowości do poświęceń, jaka cechuje lotników, a lotników wojskowych w szczególności.

Patrząc z dołu na szczyt pomnika, na którym ostro rysują się sylwetki orłów, na tle kłębiastych chmur, zdaje się, że lada chwila zerwą się do lotu. Ich uwaga jest gdzieś zwrócona, patrzą bacznie przed siebie, ostre szpony, skrzydła i mięśnie napięte, zdają się odkrzykiwać gdzieś w przestrzeń — jesteśmy gotowi!

Jesteśmy gotowi — oto ich wyraz, — i to symbol.

Tym samym symbolem żyje lotnictwo, a jego wyrazem musi być sprawność i doskonałość lotników polskich, powołanych do tej zaszczytnej służby dla dobra, wielkości i bezpieczeństwa Ojczyzny.

Na tem tle zrozumiemy znaczenie tego pięknego pomnika dla obecnych i przyszłych pokoleń lotniczych.

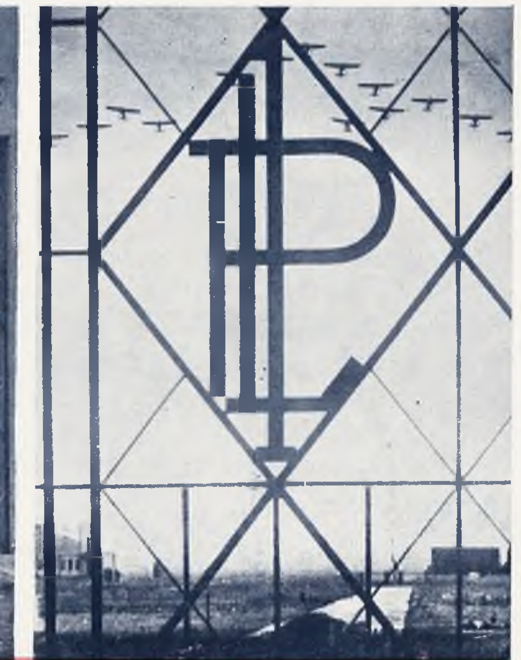
Myśl rzucona przez korpus oficerski i podoficerski 1 pułku lotniczego została wprowadzona w czyn, dzięki poparciu i ofiarności szeregu ludzi dobrej woli, w formie bezinteresownej pomocy przy projekcie i wykonaniu.

Projekt pomnika, łączącego symbolikę wdzięczności dla Wodza z symbolem służby skrzydlatej — opracowała inż. arch. J. Ochmańska - Mrówkowa, zupełnie bezinteresownie.

Celem zrealizowania idei wystawienia pomnika płk. Kalkus zwołał w dniu 26 kwietnia 1934 roku w lokalu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej zebranie organizacyjne budowy pomnika ku czci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Na zebraniu tem przyjęto z uznaniem projekt pomnika przedstawiony przez p. inż. arch. Ochmańską - Mrówkową i postanowiono przystąpić niezwłocznie do budowy pomnika na lotnisku wojskowem Okęcie. W tym celu na zebraniu powyższem powołano Komitet Budowy Pomnika.

Na członków honorowych Komitetu postanowiono zaprosić Szefa Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. gen. bryg. pil. inż. Ludomiła Rayskiego oraz Dowódcę 1-ej Grupy Aeronautycznej płk. obs. inż. Janusza de Beaurain'a.





W celu usprawnienia działalności Komitetu został wyłoniony ścisły Komitet Wykonawczy, któremu przekazano całą pracę i odpowiedzialność za akcję budowy pomnika. Skład Komitetu był następujący:

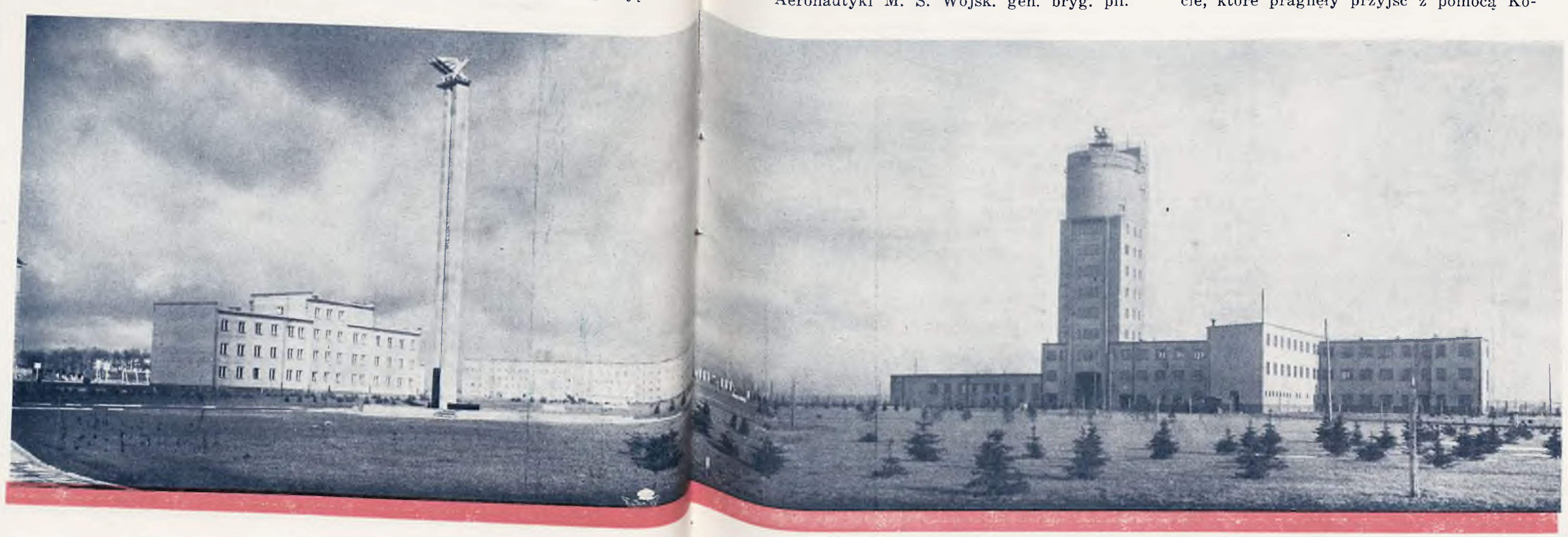
Przewodniczący płk. pilot Władysław Kalkus, Wice- Przewodniczący — mjr. obs. Andrzej Płachta, Skarbnik — kpt. dypl. int. Zygmunt Piekarski, Sekretarz — inż. Wacław Wrzesień. Ponadto w skład Komitetu Wykonawczego wchodzili: inż. arch. Józefa Ochmańska - Mrówkowa, kpt. inż. Piotr Czyżewski oraz inż. arch. Ignacy Widawski.

Ten ostatni objął zupełnie bezinteresownie kierownictwo budowy pomnika. Fundusze niezbędne na wzniesienie pomnika zostały zebrane wśród oficerów i podoficerów I pułku Lotniczego, którzy na ten cel dobrowolnie się opodatkowali. Niezależnie od tego do realizacji pomnika przyczyniły się również niektóre firmy budowlane prowadzące roboty na lotnisku Okęcie, które pragnęły przyjść z pomocą Komitetowi składając ofiary bądź w gotówce, bądź też w materjałach potrzebnych do budowy pomnika.

Pomnik wykonano całkowicie z materjałów krajowych. Konstrukcję żelazną stanowiącą szkielet pomnika wykonała Huta Królewska. Roboty kamieniarskie firma „Przecławski i Wojciechowski", zaś orły miedziane ustawione na wierzchu firma „H. Zieleziński". Pozostałe roboty przy budowie pomnika jak to roboty ziemne, ciesielskie oraz cała instalacja oświetleniowa pomnika zostały wykonane przez pracowników cywilnych I Pułku Lotniczego.

Roboty wstępne przy budowie pomnika rozpoczęto w dniu 28 kwietnia 1934 r. w dniu zaś 15 października tegoż roku pomnik był już całkowicie ukończony.

A. W.





ZEBRANIE RADY GŁÓWNEJ L. O. P. P.

Zebranie Rady Głównej L. O. P. P. odbędzie się dnia 23 marca 1935 r. w lokalu Okręgu L. O. P .P. m. st. Warszawy, Al. Jerozolimskie 6, m. 3/4, I p. z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie protokułu poprzedniego posiedzenia.

2) Sprawozdanie Zarządu Głównego za rok 1934.

3) Zatwierdzenie programu prac i preliminarza budżetowego na rok 1935.

4) Wnioski Zarządu Głównego:

a) Wniosek Ministerstwa Komunikacji o przyznanie Obwodowi Kolejowemu L. O. P. P. w Poznaniu praw Okręgu Wojewódzkiego,

b) Sprawa wycofania się z Challenge'u 1936 r.,

c) Budowa Domu L. O. P. P.,

d) Ustalenie terminów kredytów Składnicy L. O. P. P. dla Okręgów Wojewódzkich,

e) Inkaso składek członkowskich L. O. P. P. od nauczycieli za pośrednictwem Zarządu Głównego Związku Nauczycielstwa Polskiego,

f) Inkaso składek od członków L. O. P. P. przez Urzędy Pocztowe.

5) Wylosowanie 1/3 członków Rady Głównej w myśl § 23, p. 3 statutu.

6) Wolne wnioski.

Na zebranie zostali zaproszeni P. P. Członkowie Rady Głównej, Prezydjum Zarządu, Prezesi wszystkich Okręgów Wojewódzkich i Kolejowych L. O. P. P., Przedstawiciele Ministerstw: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Komunikacji oraz Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Początek Zebrania o godzinie 11-ej.

ADRESY BIUR OKRĘGÓW WOJEWÓDZKICH I KOLEJOWYCH L. O. P. P.

Wobec tego, że w ostatnich latach niektóre biura Okręgów Wojewódzkich i Kolejowych LOPP zmieniły swój adres, i ażeby ułatwić w razie potrzeby — korespondencję z tymi biurami, podajemy poniżej obecne ich adresy:

L. p.	OKRĄG	Siedziba	Adres biura Ulica	Nr.	Telefon Nr.
1	Białostocki	Białystok	Gmach Urzędu Wojew.	—	Wewn 14
2	Kielecki	Kielce	Mickiewicza	4	14-40
3	Krakowski	Kraków	Zwierzyniecka	26	137-42
4	Krakowski Kolejowy	Kraków	Plac Matejki	12	150-20 wewn. 82
5	Lubelski	Lublin	Pierackiego	1	22-22
6	Lwowski	Lwów	Podleskiego	1	85-00
7	Łódzki	Łódź	Plac Dąbrowskiego	5	203-11
8	Nowogródzki	Nowogródek	Korelicka	5	16
9	Poleski	Brześć n/B.	Zygmuntowska	53	212
10	Pomorski	Toruń	Sukiennicza	4	20-87
11	Poznański	Poznań	Fredry	3	17-42
12	Radomski Kolejowy	Radom	Gmach Dyr. Kolejowej	—	—
13	Stanisławowski	Stanisławów	Grunwaldzka	11	729
14	Śląski	Katowice	Gmach Urzędu Wojew. ul. Jagiellońska		349-21 349-31 wewn. 118
15	Tarnopolski	Tarnopol	Mickiewicza	39	233
16	Warszawski	Warszawa	Piusa XI	10	865-77
17	St. M. Warszawa	Warszawa	Al. Jerozolimskie	6	594-50
18	Warszawski Kolejowy	Warszawa	Targowa	7	548-60 wewn 487 od 17—20
19	Wileński	Wilno	Wielka	51	169
20	Wileński Kolejowy	Wilno	Słowackiego	14	52
21	Wołyński	Łuck	Piłsudskiego	41	313

KTO NASTĘPNY?

W dalszym ciągu nadesłali do Zarządu Głównego L. O. P. P. obligacje Pożyczki Narodowej jako ofiary na cele L. O. P. P.: *p. Władysław Długołęcki* z Warszawy — obligację Nr. 2987160 nom. wartości 100 zł. wraz z kuponem bieżącym Nr. 2, *p. Stanisław Reymer, Radca Biura Sejmu, Warszawa,* dwie obligacje Nr. Nr. 2531131 i 2531132 nom. wartości po 100 zł. wraz z kuponami bieżącemi Nr. 3, *p. Generał Erazm Grotowski, Warszawa,* pięć obligacyj Nr. Nr. 2107886, 2107887, 2107888, 2107889 i 2107890 nom. wart. po 100 zł. z kuponami bieżącemi Nr. 3, *p. Stanisław Zygmund, Opiekun i Prezes Koła L. O. P. P. Nr. 291, Warszawa,* obligację Nr. 2935279 nom. wart. 100 zł. z kuponami bieżącemi Nr. 2.

Kto następny?

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

Okrąg Lwowski — Dnia 2 marca r. b. odbyło się w Przemyślu w świetlicy Gimnazjum im. J. Słowackiego — uroczyste zakończenie teoretycznego kursu pilotażu szybowcowego. Absolwenci kursu rozpoczęli ćwiczenia praktyczne na szybowisku w Łuczycach obok Przemyśla.

Okrąg Poznański — Przy Obwodzie Miejskim L. O. P. P. w Inowrocławiu zorganizowało się w marcu r. b. koło Kobiece L.O.P.P. z prezeską p. Trompeteurową na czele.

* *

W Poznaniu odbył się również w marcu r. b. kurs obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej dla lekarzy weterynarji z województwa poznańskiego.

Okrąg Tarnopolski — Dnia 2 marca r. b. odbyła się w Tarnopolu uroczystość poświęcenia Ośrodka propagandowego L. O. P. P. w pięknie urządzonym lokalu przy ul. Mickiewicza 39. Poświęcenia dokonał ks. prob. Dr. Wałęga w obecności członków Prezydjum Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P., przedstawicieli władz miejscowych i wojskowych, oraz reprezentantów organizacyj społecznych.

Okrąg L. O. P. P. m. st. Warszawy — Dnia 11 marca r. b. odbyło się w Warszawie poświęcenie schronu — punktu dla drużyn odkażających — wybudowanego w piwnicy na Nowym Świecie Nr. 6. Poświęcenia dokonał ks. kapelan Skorel w obecności władz L. O. P. P., przedstawiciela Komisarjatu Rządu, prasy i zaproszonych gości.



— Panie lotnik, jak będziesz Pan przelatywał koło tamtej stodoły, to podaj Pan tę bułeczkę bocianowi...



Jak się pisze „przeżycia lotnicze" w pojęciu małego Kazia.
D. G. W.



Rozmach

NOWELA NA KONKURS P. L. L. „LOT"

W komfortowej poczekalni warszawskiego dworca Towarzystwa Komunikacji Powietrznej w Polsce panoszył się dystyngowany spokój...

Rozgardjasz, rozgwar i nieprzytulność kolejowych poczekalni tu nie dotarły, pomimo atakującego od stolicy zgiełku, bezcelowego i brutalnego szumu... Było zanadto nowocześnie, czysto i niby promiennie od wysokich, podłużnych szyb w oknach!

Nawet jakiś niesforny, październikowy promień słońca, błądzący od kryształowej karafki z wodą do chromowanych oddrzwi, harmonizował z całością i wiedząc, widocznie, o tem — dyskretnie pysznił się na szybie drzwi, coraz częściej pchanych ręką portjera w miarę zbliżania się godzin popołudniowych odlotów.

Przed dworcem rósł, nieruchomiał, tasiemiec czarnych oficjalnych limuzyn i kolorowych torped, gęsto przetykany zielono-szaremi, jak dzień powszedni, taksówkami.

Coraz się wzmagał przedodlotowy, zorganizowany, zmechanizowany i bezszumny ruch, pomimo zwałów rozmaitych kufrów, kuferków, paczek i walizek — clonych, ważonych, mierzonych, otwieranych, zamykanych i wreszcie gdzieś znikających...

...Łyskały i migotały znaczki funkcjonarjuszy Towarzystwa z lecącą czaplą, uwięzioną w kole, jak pospolity, algebraiczny trójkąt...

...Padały w uprzejmych tonacjach wyrazy polskie, obce i nieobce...

„Pan powiadasz, że do odjazdu na Katowice mamy czas? To dobrze, to bardzo dobrze! Choć teraz już mogę ze spokojnem sumieniem zanadto się nie śpieszyć!...

Szeroka, spasiona twarz, kryjąca za potężnemi okularami małe, żwawe oczki, wyrzucała szybko słowa z okrągłych, karpiowatych ust; w tym momencie odwróciła się ona od portjera do swego towarzysza, osoby o łodygowatej figurze, podobnej do elastycznej szpicruty o zakończeniu słabo imitującem głowę gryfa — figury, zresztą wyrażającej, może tylko tu, całą gammę wszystkich odcieni uległości, szacunku i podziwu dla pryncypała i dla wielkich prawd, zaklętych w jego obszernej głowie.

Karpiowate wargi buczały:

„Więc te tam trzy stojące aeroplany — to z nich jeden jest system Fokker, a reszta nie... Już kończę panu, panie prokurencie, moje przeżycia... — Cóż ja przeżyłem w nocy, — to okropności... To był przedsmak klęski, to przeddzień piekła. Jestem rozbrajająco szczery jak zwykle! Zrozum pan, proszę: wiem z wieczora, że akcje „Minerał Austrjacki" stoją w notowaniach popołudniowych w Warszawie na giełdzie, jak się to mówi, sztywno i twardo, że jest z niemi spokój i że kwestja ich sprzedaży to nie jest kwestja, że tak powiem, coûte que coûte...

Na tej podstawie śpię sobie w najlepsze, a tu mnie nad ranem znienacka rozbudza telefon, ale tak, że siadłem na łóżku natychmiast. Spodziewałem się, że to Willy — mój dowcipny synalek budzi mnie z przyjemną nowiną, że bezwarunkowo potrzebuje pięćset złotych, — on tak czasem potrafi. A tu, proszę! Nie mniej, nie więcej, tylko Wiedeń — ekspedytor nasz, ten stary Wunsch, i mówi poufnie, że Syndykat Mineralny pozbywa się całego swego portfelu akcyj „Minerał" i w tej sprawie już wysłał swego delegata pociągiem ekspress do Warszawy z akcjami na cztery miljony z poleceniem natych-



miastowej sprzedaży ich, dziś jeszcze, na warszawskiej giełdzie. Powiedz pan, czyje nerwy wytrzymają na takie dictum? Widzę klęskę, widzę kolosalną stratę, poprostu mały krach! Oj, co ja przeżyłem! Przeleżałem resztę nocy z otwartemi oczami, jak ryba na piasku... Jeżeli na warszawskiej giełdzie dziś po przybyciu ekspressu wiedeńskiego o godz. 12-ej ukaże się na parę miljonów akcyj, to chyba jasne dla dziecka, że kurs automatycznie spadnie o 20—25 proc. Co tu robić? Co tu radzić? jak się wysupłać z tej matni. Strata pewna, najbiedniej 120—150 tysięcy na te parszywe, ciężkie czasy, gdzie o każdy grosz coraz trudniej.

Z tego wszystkiego i artretyzm zaczął mnie rwać i wątroba dokuczać — no, pan to chyba rozumiesz!

Rano już o godzinie siódmej byłem w biurze, nawet Regina — mój sekretarz osobisty, nie mogła się spóźnić, jak zwykle. Wsiadam, jak się to mówi, stante pede, wszystkim na pysk. Miotam się po gabinecie, jak przysłowiowy tygrys za kratkami klatki. A tu, że tak powiem, tableau: zjawia się mój rozdancingowany Willy, taki niezrównany lekkoduch i zawodowy optymista i zblazowanie, jak błazen, radzi: „trzeba być w Warszawie o 9-ej rano, trzeba akcje sprzedać, trzeba zdążyć na czas i trzeba polecieć samolotem!" Ja się pytam, kto poleci, a on mówi, że on może. Jak on poleci, to może ja aż tyle nie stracę, ale stracę też dość na te parszywe, ciężkie czasy, gdzie o każdy grosz coraz trudniej. On zaraz sobie policzy i prowizję, i koszta, i djety, i ryzyko lotu, i wogóle on dużo liczy, a jeszcze więcej przepuści na swoje towarzyskie wydatki i reprezentacje, a potem to ja go będę błagał telegraficznie o powrót do Katowic. Takie coś na te parszywe, ciężkie czasy, gdzie o każdy grosz coraz trudniej! To on, przecież, zrozumiał te moje myśli, jak jaki jasnowidz, i żeby mnie zrobić przykrość przy Reginie—mówi: „leć tato sam!" On wie, że kobieta każdą słabość mężczyzny w moim wieku, każdą piętę, że tak powiem, Achillesa, przewalutuje na złote polskie i zażąda nowego futra. Wówczas w pasji i uniesieniu, pod wpływem wątroby zakrzyknąłem: „owszem bardzo dobrze, z przyjemnością, zaraz jadę lecieć na lotnisko! Tylko pewnie teraz niema samolotu, co jedzie do Warszawy!". To Willy chwyta telefon i telefonuje do portu lotniczego, że znana firma—to znaczy my, potrzebujemy kogoś wysłać aeroplanem natychmiast do Warszawy. Wtedy ja mu wyrwałem słuchawkę, a z niej wprost ktoś już tak mówi: „możemy panom służyć samolotem na jednego pasażera, odlot za 20 minut. W Warszawie będzie pan około godziny 8.45, koszt 250 złotych". To co było robić? Tu pewna strata, tu Regina ze swojemi kpinkami jak zwykle na temat brzuszka mego, na temat braku kultury fizycznej, na temat braku śmiałości, tu wreszcie ten Willy... Wątroba trochę jakoś się uspokoiła, żadnych wykrętów nie znalazłem, zabrałem akcje do tej walizki i pojechałem swoim nowym „Packardem" na lotnisko. Tam mnie spotkał pan, taki jakiś admirał, i powiada, że już dla mnie przygotowali samolot „RWD" — ja jeszcze wtedy się nie znałem na tych różnych systemach samolotów. Zresztą, co to mówić kurze, którą się ma zarżnąć do rosołu, o gatunku noża, którym ją się będzie zarzynało. W pobliżu stoi samolot, koło niego lotnik, taki młody, że jabym go może nawet nie wziął do firmy na pomocnika buchaltera. Otóż on pierwszy siadł, coś pokręcił, powarkotał aeroplanem i grzecznie mówi ręką „proszę". To była emocja. Odrazu cały artretyzm i wątrobę djabli wzięli! Jakoś siadłem, przywiązali mnie i poleciałem. Jak leciałem, to co tu dużo gadać — ja nie jestem żaden wieszcz, co opowiada, tylko finansista — to też mówię po naszemu, po giełdziarsku: to jest interes! — Patrz pan na te ogłoszenie, napisano jak wół: „szybko", to prawda, „tanio" — to też nie jest przesadzone!!! „Bezpiecznie" — w każdym razie bezpieczniej, niż pokazywać Urzędowi Skarbowemu swoje książki handlowe.

Nie chcę się chwalić, ale morska choroba, excusez le mot, kategorycznie nie miała miejsca! I z własnej i nieprzymuszonej woli jeszcze tu dziś rano kupiłem bilet z powrotem do Katowic, ale na duży samolot, dla rozmaitości.

Teraz wyobraź pan sobie miny na giełdzie, gdy ja sprzedawałem o 9-ej rano cały swój zapas akcyj po wczorajszym kursie, a o godz. 12-ej na giełdę przybył ten wiedeński łapserdak ze swojemi czterema miljonami i narobił popłochu ze zniżką kursu o 30 proc. Pomyśl pan, takie fiasko — baissa o 30 proc.!

No i masz pan bilans dzisiejszego dnia: akcje sprzedane bez straty, po południu jestem w domu, Reginka też musi nabrać moresu i szacunku, Willy też trochę przycichnie, pan też zjadłeś ze mną dobry obiadek.. Porządek w kasie, w głowie, i w sercu... Słowem to jest rozmach handlowy nowoczesnego człowieka dwudziestego wieku. Od dziś kolej pozostawiam dla wożenia pielgrzymek na Jasną Górę!

Tak więc, widzisz pan, niestety, ryzyko jest wszędzie, wysłać rodzonego syna z pieniędzmi do Warszawy, to chyba największe ryzyko. Daleko mniejsze — polecieć samemu, przywieźć jeszcze dziś gotówkę do Katowic i jeszcze dziś dać ją do obrotu!

W następnym tygodniu, ja pana wezwę do centrali samolotem na koszt firmy — odbądź pan, jak to się mówi, po lotniczemu, taki chrzest powietrzny, zakosztuj go pan sam, firma też nie straci, bo policzy panu mniej djet za krótszy czas trwania podróży. No, good bye! — idę lecieć do domciu, jak się to mówi, „sans peur et sans reproche"!

„„Przed dworcem już ryły i kopały powietrze trzy potężne śmigła pasażerskiego Fokkera...



„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Biuro miejskie:
Al. Jerozolimskie 35, Warszawa
Tel. 808-50 i 808-60

Informacje i bilety we wszystkich większych biurach podróży i u portjerów większych hoteli.

Bilety w dwóch kierunkach. — Przy nabyciu równocześnie normalnych biletów w dwóch kierunkach (tam i spowrotem) przysługuje **30-to procentowa zniżka** od ceny biletu w kierunku powrotnym. Bilety powrotne ważne są na przeciąg 2 miesięcy.

Ceny biletów dla dzieci. — Za towarzyszące pasażerowi dziecko do lat 3-ch, jeżeli nie rezerwuje się dla niego osobnego miejsca, opłaca się 10%, do lat 7-miu — 50% normalnej ceny biletu.

Dzieci poniżej lat 3, które nie mają prawa do osobnego miejsca w samolocie, nie mają również prawa do przewozu bezpłatnego bagażu. Dzieciom powyżej 3 lat przysługuje prawo do bezpłatnego przewozu 15 kg. bagażu.

Zniżki indywidualne. — Ze zniżek indywidualnych korzystają następujące kategorje osób (z wyjątkiem odcinka Poznań—Berlin).

Ze zniżki 30% korzystają:

Senatorowie i Posłowie na Sejm R. P.

Członkowie Sejmu Śląskiego.

Radni miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami P. L. L. „LOT",

Urzędnicy państwowi R. P. w służbie czynnej,

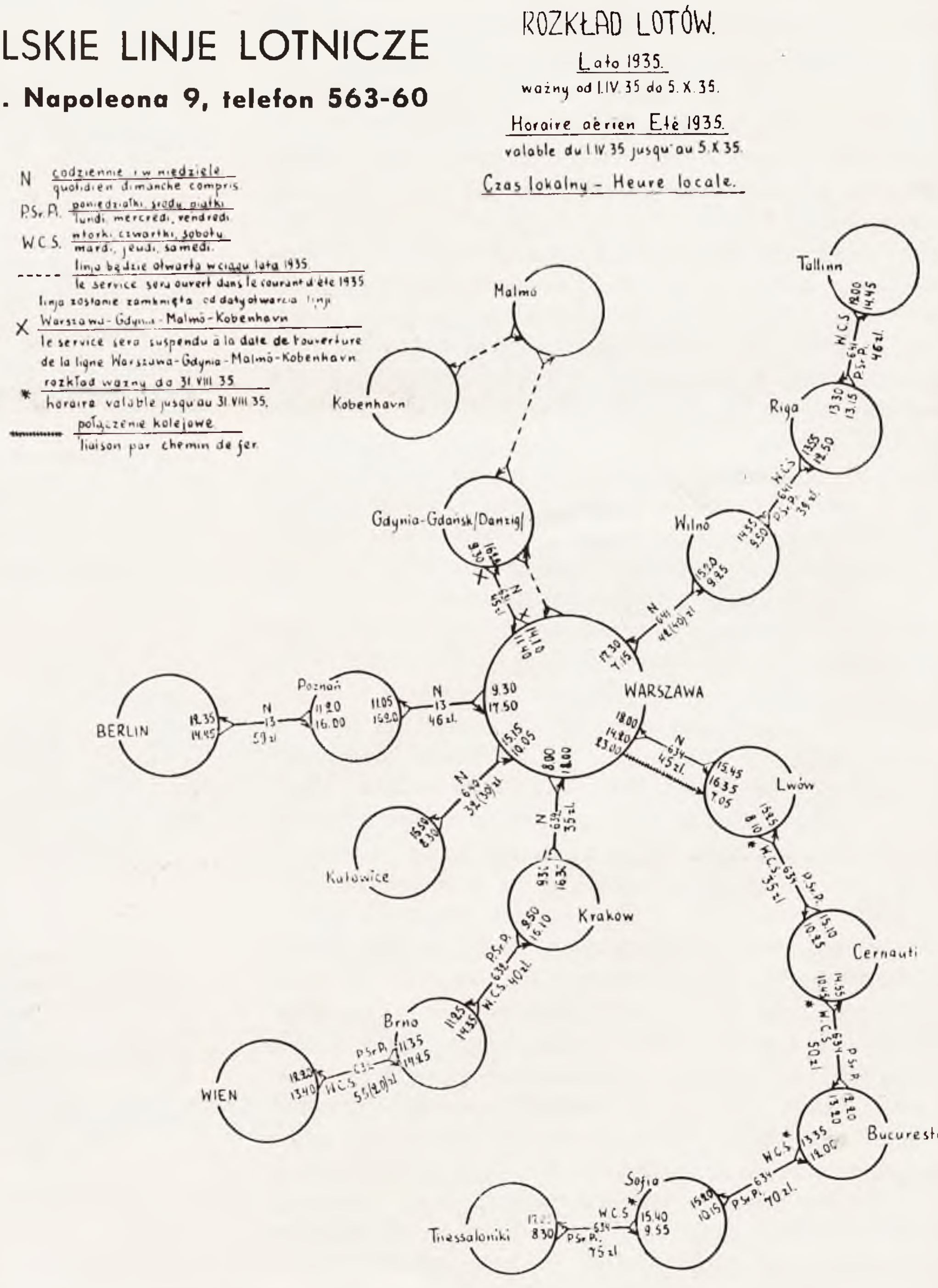
Oficerowie i podoficerowie zawodowi W. P. w służbie czynnej,

Inwalidzi wojenni W. P.,

Młodzież szkolna.

Ze zniżki 10% korzystają:

Członkowie Aeroklubu R. P. i Klubów afiljowanych oraz stali członkowie L. O. P. P.



RECENZJE

G. A. Mokrzycki.
profesor Politechniki Warszawskiej.
PRZESZŁOŚĆ, TERAŹNIEJSZOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ LOTNICTWA.
Str. 128, rys. 119. M. Arct. Warszawa, 1935 r. Cena zł. 6.— .

Bardzo na czasie, po wspaniałych triumfach lotnictwa sportowego w roku 1934, gdy lotnictwo — w myśl nowych haseł — ma promieniować na szerokie warstwy społeczeństwa, ukazuje się popularna książka na temat lotnictwa. Książka ta napisana została, zgodnie z duchem czasu, przez wybitnego fachowca, którego zarówno dwadzieścia lat pracy w lotnictwie, jak i stanowisko naukowe dają gwarancję pierwszorzędnego ujęcia poruszanych zagadnień. Książka, wydana luksusowo, bardzo bogato ilustrowana, dzieli się na cztery części.

W części pierwszej, na kilkunastu stronach, daje autor zwięzłą kronikę, uzmysławiającą najważniejsze wypadki z dziejów rozwoju lotnictwa.

Część druga poświęcona jest wyjaśnieniom zasadniczych zagadnień techniki lotniczej. W sposób bardzo barwny i przystępny tłumaczy autor najzawilsze sprawy techniki lotniczej. Omawia więc podstawowe prawa, rządzące atmosferą, prawa sił aerodynamicznych, opisuje zasadę pracy śmigieł i silników, poczem wyjaśnia zasady lotu poszczególnych aparatów lotniczych, więc balonów różnych typów, skrzydłowców, wiropłatów, mięśniowców, szybowców i wiatrakowców. Najwięcej miejsca poświęcono oczywiście wyjaśnieniom lotu samolotów, ich sterowaniu i zasadniczym manewrom.

W części trzeciej omówiono zastosowanie lotnictwa. A więc znajdzie tu czytelnik żywy i barwny opis lotnictwa wojskowego, liczne ilustracje różnych nowoczesnych typów samolotów wojskowych i fascynujące wizje autora na temat przyszłej wojny lotniczej i obrony przeciwlotniczej. Następnie omawia autor zadania sportu i turystyki lotniczej, w którym to dziale Polska stoi tak wysoko, oraz podaje szereg interesujących danych, dotyczących lotnictwa komunikacyjnego i jego rozwoju. Liczne ilustracje pozwalają zarówno w dziale komunikacji lotniczej jak i lotnictwa sportowego, zorjentować się w nowoczesnych konstrukcjach lotniczych tych działów.

W części czwartej, poświęconej lotnictwu przyszłości, autor, obdarzony bujną fantazją naukową, entuzjazmem i wiarą w przyszłość lotnictwa, wprowadza czytelnika w świat swych marzeń, być może niedalekich zrealizowania. Opierając się na doświadczeniach i próbach, narzuca czytelnikowi wiarę w możliwość lotnictwa stratosferycznego, dysponującego samolotami o szybkości do 4 tys. kilometrów na godzinę.

Autor nie zadawala się wizjami bliskiej przyszłości, i omawia lotnictwo dalszego jutra, kosmonautykę, polegającą na zupełnem opuszczeniu kuli ziemskiej i poleceniu w przestrzeń międzyplanetarną. Czytając ostatnie strony tej książki, trudno nie podzielać głębokiej wiary autora w wielką misję cywilizacyjną lotnictwa, trudno nie być wzruszonym głęboką miłością autora, który chce w zdobyczach techniki widzieć świetlaną i lepszą przyszłość ludzkości.

THE AIR ANNUAL OR THE BRITISH EMPIRE 1934-35.

Wydawnictwo firmy Sir Isaac Pitman and Sons Ltd.

Książkę tę można śmiało nazwać encyklopedją lotnictwa brytyjskiego, zawiera ona szczegółowe dane, aż do dnia przystąpienia do druku, ostatnich wyczynów i polityki lotniczej Wielkiej Brytanji, i bezwzględnie posiada olbrzymią wartość dla każdego interesującego się lotnictwem. Duży dział poświęcono zdobyczom technicznym w budowie samolotów i silników. Również szeroko została omówiona obrona W. Brytanji przez lotnictwo. Najgłówniejsze działy podano również w tłomaczeniu francuskiem i hiszpańskiem. Stron 862, książka bogato ilustrowana, przyczem niektóre ilustracje stanowią wprost arcydzieło sztuki drukarskiej.

l. g.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł., kwartalnie 2 zł. 50gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., półrocznie $4\frac{1}{2}$ fr. szw. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm. Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. Konto P. K. O. 7.860.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98
w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.



WARSZAWA – BELWEDER